Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1377

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de chaos op het spoor op 2 februari 2015* (ingezonden 3 februari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 februari 2015)

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de chaos op het spoor op 2 februari 2015?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Hoe is het mogelijk dat het treinverkeer rondom Utrecht op 2 februari 2015 dusdanig ontregeld kon worden dat daardoor de effecten in bijna het hele land merkbaar waren?

Antwoord 2
Op maandagochtend 2 februari viel rond 07.30 uur onverwacht één van de computersystemen van de verkeersleidingpost in Utrecht uit als gevolg van een hardware defect. Het systeem schakelde vervolgens over naar het tweede redundantie systeem, dat het werk overnam. Inmiddels heeft analyse uitgewezen dat een moment later een tweede hardware defect is ontstaan waardoor het systeem niet schakelde maar trager werd en niet goed functioneerde.
Hierdoor konden de treinverkeersleiders de seinen en wissels niet goed bedienen, wat leidde tot de grote verstoring rondom Utrecht. De storing bleef beperkt tot de verkeersleidingpost in Utrecht, maar door de centrale positie van Utrecht in het Nederlandse spoorsysteem waren de effecten in grote delen van het land merkbaar.

Vraag 3
Waarom was een snelle oplossing voor de problemen niet mogelijk? Hebben Prorail en de NS voldoende mogelijkheden, kennis en kunde om problemen op het spoor snel en adequaat op te kunnen lossen?

[1] Nu.nl, 2 februari 2015

ah-tk-20142015-1377
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Antwoord 3
Het oplossen van een verstoring zoals die van maandag 2 februari op een groot knooppunt als Utrecht is een gecompliceerde operatie. De storing zelf moet worden opgelost en vervolgens moet het spoorsysteem weer worden opgestart zonder dat er veiligheidsrisico's voor treinreizigers en spoorpersoneel ontstaan. Het opstarten van de treindienst vanuit Utrecht dient daarbij geen hinder te creëren voor de treindienstregeling buiten Utrecht. Als alle treinen tegelijk weer gaan rijden ontstaat «file» bij knooppunten zoals stations waardoor extra vertraging optreedt. Daarnaast moeten treindienstleiders, aangezien na een verstoring de treinen niet meer volgens plan rijden, actief gaan bijsturen om de treindienst te hervatten. Dit is intensief werk waar in een verstoorde situatie beperkte capaciteit voor is. Het opstarten van de treindienst moet daarom stapsgewijs gebeuren.
Nadat het systeem weer hersteld was kon de treindienst rond Utrecht op 2 februari vanaf 12.30 weer stapsgewijs worden opgestart. Gedurende elke stap, die 30–60 minuten duurt, werden enkele treinseries gestart. Rond 21.00 uur reden de treinen weer conform dienstregeling.
ProRail onderzoekt de situatie rondom de verstoringen en incidenten en zal hier externe, onafhankelijke deskundigheid bij betrekken. ProRail evalueert gezamenlijk met NS daarnaast de opstart van de treindienst op 2 februari en de mogelijkheden tot versnelling hiervan. ProRail rapporteert naar verwachting eind maart over het onderzoek, de analyses en maatregelen aan het ministerie. Ik heb u hierover geïnformeerd in mijn brief van 12 februari j.l. (Kamerstuk 29 984, nr. 578)

Vraag 4
Bent u bereid om de antwoorden op deze vragen mee te nemen in de brief die vorige week door de Kamer is gevraagd over de problemen van de afgelopen weken met het winterweer op het spoor?[2]

Antwoord 4
De door uw Kamer gevraagde brief over het winterweer op het spoor is reeds verzonden op 4 februari j.l. (Kamerstuk 29 984, nr. 577).

[2] Regeling van Werkzaamheden d.d. 29 januari 2015 (2015Z01504).